

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/184700

**Uw kenmerk**  
2014Z14081

Datum 25 september 2014  
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Bashir (SP) over  
het behouden van de nachttrein naar Kopenhagen, Praag  
en Warschau

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mijn antwoorden op de vragen van het lid Bashir (SP) over het behouden van de nachttrein naar Kopenhagen, Praag en Warschau (ingezonden 15 augustus 2014).

Vraag 1

Wat is uw reactie op het schrappen van de nachttrein naar Kopenhagen door de Deense en Duitse spoorwegen?<sup>1</sup>

Antwoord 1

De reizigers staan voor mij op 1, 2 en 3. Ook internationale reizigers. Daarbij is het wel zo dat ik meer zeggenschap heb over het binnenlandse spoor dan over het internationale. Internationaal personenvervoer is sinds 2009 een open markt in Europa. Internationale (nacht)treinen zijn volledig geliberaliseerd. Dat wil zeggen dat ze niet binnen een concessie van een overheid vallen. Voor internationale nachttreinen kan de nationale overheid dus geen concessies verlenen of voorschriften bepalen. Een vervoerder mag, mits hij voldoet aan de toelatingseisen, op basis van de (verwachte) vraag zelfstandig een internationale treindienst starten of beëindigen.

De nachttrein van Amsterdam naar Kopenhagen is een samenwerkingsverband van de Duitse en Deense spoorwegondernemingen DB en DSB. De Nederlandse Staat heeft geen formele relatie met DB en DSB; mijn departement heeft van deze bedrijven geen informatie ontvangen over plannen en besluiten met betrekking tot deze nachttreinen. Aan commerciële en/of strategische beslissingen van vervoerders over deze nachttreinen, zoals het wijzigen van bestemmingen, fundamentele aanpassingen in de dienstregelingen etc., kunnen bijvoorbeeld bedrijfseconomische, infrastructurele of bedrijfsstrategische redenen te grondslag liggen.

---

1

[http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/rover\\_start\\_petitie\\_om\\_nachttrein\\_naar\\_kopenhagen\\_en\\_praag\\_te\\_redden-146423](http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/rover_start_petitie_om_nachttrein_naar_kopenhagen_en_praag_te_redden-146423)

NS is niet verantwoordelijk voor de beslissingen over deze treinen. Maar omdat ook de internationale reizigers voorop staan, heeft NS op verzoek van de regering navraag gedaan bij DB.

De dagelijkse nachttreinen vanuit Amsterdam en die vanuit Berlijn en Basel naar Kopenhagen komen in de dienstregeling 2015 te vervallen. Voor de reizigers blijft wel een alternatief bestaan, namelijk de dagtrein.

**Vraag 2**

Klopt het dat de Deutsche Bahn (DB) van plan is om vanaf 2015 meer nachttreinen te schrappen, zoals die naar Praag en Warschau? Zo ja, kunt u aangeven om welke nachttreinen het gaat en wat de gevolgen zijn voor Nederlandse reizigers?

**Antwoord 2**

De dagelijkse nachttreinen van Amsterdam via Berlijn naar Praag en Warschau rijden in de dienstregeling 2015 niet meer. Het gedeelte tussen Amsterdam en Duisburg/ Keulen wordt opgeheven. De treinen zullen daarom vanuit Berlijn niet meer doorrijden naar Amsterdam, maar eindigen in Duisburg of Keulen. Het alternatief voor de reizigers is een goede aansluiting van ICE-dagtreinen Amsterdam-Duisburg/Keulen en v.v. op de nachttreinen die daar vertrekken en aankomen. De verbinding blijft dus bestaan, maar wel met een overstap.

**Vraag 3**

Kunt u aangeven welke internationale nachttreinen er nog over blijven?

**Antwoord 3**

De nachttreinen van Amsterdam naar München en Zürich blijven in de dienstregeling 2015 rijden.

**Vraag 4**

In hoeverre deelt u de mening dat nachttreinen binnen Europa een goed en milieuvriendelijk alternatief zijn voor vliegen? Deelt u de mening dat er nog veel groeimogelijkheden voor de nachttreinen zijn omdat veel mensen deze verbindingen niet kennen? Hoe gaat u hier meer bekendheid aan geven?

**Antwoord 4**

Treinen kunnen zowel overdag als 's nachts een aantrekkelijke vervoerwijze zijn. De vraag of er voor Europese nachttreinen groeimogelijkheden zijn is op een geliberaliseerde markt bij uitstek een zaak van marktpartijen. De Nederlandse overheid heeft geen formele verantwoordelijkheid als het gaat om het promoten van Europese nachttreinen. Maar gelet op het uitgangspunt dat de reizigers op 1, 2 en 3 staan, ligt er wel een rol om goede verbindingen met omliggende staten in stand te houden.

Vraag 5

Bent u bereid om u in te zetten om de internationale nachttreinen te behouden en hiervoor in overleg te treden met DB, DSB (Danske Statsbaner) en NS? Zo ja, welke stappen gaat u ondernemen? Zo nee, waarom niet?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/184700

Antwoord 5

Zoals aangegeven zijn de mogelijkheden om in te grijpen beperkt. Maar de regering deelt de zorgen die in uw Kamer leven, zal deze aan NS overbrengen en erop aandringen dat NS zich inspant om ook voor internationale reizigers aantrekkelijke producten aan te bieden.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld